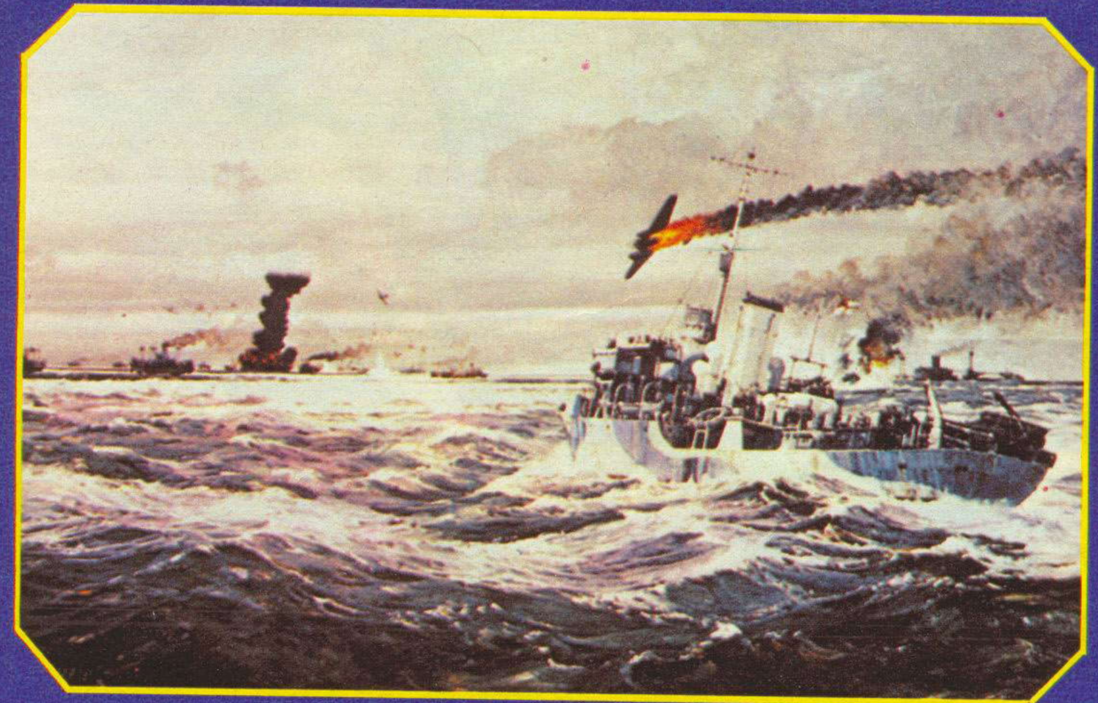
LA VANGUARDIA

1914-18 * 1939-45

GRANDES BATALLAS



NAVALES

Por Giorgio Giorgerini



EN EL ATLANTICO DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Después de varios años de crisis cuyos orígenes estaban en las conclusiones de la primera Guerra Mundial, en setiembre de 1939 estallaba el segundo gran conflicto de nuestro siglo que habría que implicar al mundo entero. La segunda Guerra Mundial se caracterizó y resolvió por un gran frente terrestre: el frente oriental, y por un frente marítimo que abarcó todos los mares. La gran estrategia de esta última guerra fue prevalentemente una estrategia marítima, y en el mar se decidió el desenlace del dramático enfrentamiento, que influyó también, como es lógico, sobre el resultado de la guerra terrestre.

El comportamiento estratégico de la segunda Guerra Mundial se jugó en los mares, en los que se combatió de forma ininterrumpida durante seis años; el océano Atlántico fue el principal teatro en el que tuvo lugar la partida entre la Alemania del Tercer Reich y las potencias navales angloamericanas, y en él se decidió el confrontamiento de poder. Alemania, que había conservado la valiosa enseñanza de la Gran Guerra precedente, sabía perfectamente que, una vez conquistado el territorio de la Europa continental, sólo podría vencer en el mar a Gran Bretaña, a su imperio y sus aliados. Derrotarlos en el mar, significaba cortar sus líneas de comunicación marítima, destruir su tráfico o hacerlo imposible; obligarlos, pues, a mantener en el mar, sin interrupción sus fuerzas navales, con lo que éstas serían, en todo momento, presa codiciada de los sumergibles; al tiempo que se verían constreñidas a enfrentamientos, con elevados márgenes de riesgo, contra buques de superficie más veloces, técnicamente más modernos y militarmente más eficaces. El proyecto era perfecto: su consecución significaría la destrucción de la economía de los adversarios, el bloqueo de sus posibilidades de reacción, el impedirles un retorno ofensivo sobre suelo europeo, y posiblemente inducirles a entablar negociaciones de rendición.

Artífices del plan fueron el gran almirante Erich Raeder, restaurador y comandante en jefe de la nueva Marina alemana, y el almirante Karl Dönitz, padre de los **U-Boote** del Tercer Reich. Raeder, durante años, no había tenido confianza en la confrontación de la nueva Alemania con la Gran Bretaña y la había desaconsejado. Adolf Hitler, el Führer, aseguraba que no se preveía en un breve período de tiempo un enfrentamiento bélico con la Gran Bretaña; esa remota posibilidad podría presentarse, eventualmente, hacia 1945. La «Kriegsmarine» debería prepararse, pues, para esa fecha. El gran almirante, que recibió de Hitler garantías al respecto, se limitó a poner a punto el instrumental naval germano idóneo para aquel plazo de vencimiento aún lejano. En consecuencia, fue trazado el famoso «Plan Z» de nuevas construcciones y nuevo potencial naval, que convertiría la «Kriegsmarine», entre el 1943 y el 1945, en una de las más poderosas fuerzas militares marítimas. Grandes y veloces acorazados armados con cañones de calibre nunca visto y protegidos con corazas de espesor excepcional, acompañados de portaaviones y cruceros, constituirían grupos operativos de amplia autonomía, apoyados a la vez por una red logística oceánica de naves de aprovisionamiento. Tales divisiones navales surcarían los mares, en especial el Atlántico, aniquilarían el tráfico enemigo y comprometerían a las escuadras navales adversarias en una larga e insidiosa persecución, a las que obligarían a entablar combates en los que la relación de eficacia constructivo-militar era indudablemente ventajosa para las unidades alemanas. Entre tanto, el océano habría sido infestado con docenas o centenares de sumergibles que se lanzarían contra las naves enemigas dedicadas a la caza de los «corsarios» o que se dispersasen después de los combates, así como contra el flujo de tráfico, escoltado y no escoltado. Pero Hitler, o mejor dicho la precipitación de la crisis internacional, no permitió esperar hasta 1945: ¡Hubo una anticipación de seis años...! Raeder y la Marina alemana se hallaban muy lejos de estar preparados para realizar su gran plan estratégico. En efecto, el «Plan Z» apenas estaba en los comienzos. No obstente, Raeder consideró que incluso con los pocos medios disponibles era necesario afrontar al adversario en el Atlántico. La guerra corsaria y submarina, como en la primera Guerra Mundial, eran las únicas acciones navales que la «Kriegsmarine» podía efectuar, en aquella situación, contra los adversarios británicos y sus aliados. Las pocas grandes naves de superficie disponibles fueron enviadas al Atlántico para que desarrollasen la guerra de corso; entre todas, fueron inolvidables las misiones del **Admiral Graf Spee** y del **Bismarck**, que dieron lugar a encuentros memorables. A los pocos acorazados y cruceros útiles para ese papel, se les unieron las verdaderas naves corsarias, buques mercantes armados y camuflados de cien formas distintas, que, además de infligir serios daños al enemigo, le obligaron a mantener secciones importantes de su flota patrullando el Atlántico al menos hasta 1944, de suerte que las sustrajeron a destinos y tareas en donde habrían sido más útiles y necesarias.

A los medios tácticos fue anexionada la embarcación conocida como **U-Boote** tipo «**VII**», famosa sobre todo en su versión «**C**», y quizás el mejor de los submarinos de la última guerra. El 1.° de setiembre de 1939, la «Kriegsmarine» entró en guerra con sólo 57 navíos, de los cuales 19 eran del tipo «**VII**». Hasta junio de 1940, las operaciones en el Atlántico y en el mar del Norte provocaron el hundimiento de más de 600.000 toneladas de la marina mercante enemiga, a las que había que añadir las pérdidas de la marina militar y el hundimiento del portaaviones **Courageous** y del acorazado **Royal Oak**, este último torpedeado en la misma base de Scapa Flow por el **U-47**. La desaparición de estos dos barcos, tuvo gran resonancia propagandística, pero escasa repercusión en la eficacia operativa, ya que se trataba de dos buques anticuados.

Con la conquista de Francia por los ejércitos alemanes y el establecimiento de las nuevas bases de los **U-Boote** en los puertos atlánticos franceses, la situación se modificó profundamente: la que Winston S. Churchill llamara la «Batalla del Atlántico», se desarrolló en toda su integridad y se prolongó hasta el final de la guerra. La pericia, tenacidad y audacia de las tripulaciones de los sumergibles alemanes, hicieron lograr resultados a veces tan lisonjeros que se llegó a dudar de que Gran Bretaña pudiese continuar el combate. Iguales dotes manifestadas por las tripulaciones aliadas, además de una creciente e impetuosa capacidad de producción de medios y de desarrollo tecnológico, contuvieron la ofensiva de los **U-Boote**, y consiguieron triunfar en la larga y dramática batalla del Atlántico. Esto sucedió precisamente en el momento en que la Marina alemana se aprestaba a reanudar la ofensiva con toda una serie de nuevas embarcaciones y tácticas submarinísticas, en virtud de las cuales las medidas aliadas se habrían demostrado inadecuadas hasta que no se hubiesen encontrado nuevos sistemas de reacción.

La batalla del Atlántico terminó con la derrota de los **U-Boote**, si bien queda el interrogante de cómo habría finalizado —aunque limitado esto a un breve período, pues Alemania ya tenía perdida la guerra—, con la ofensiva de los nuevos y veloces sumergibles de amplísima autonomía submarina, capaces de escapar de este modo del radar y la aviación.

Texto e ilustraciones sacadas del volumen

LA BATALLA DEL ATLANTICO

Las primeras operaciones navales del segundo conflicto mundial tuvieron lugar en el momento mismo de la declaración de guerra según planes y oportunos traslados de unidades ya dispuestos con anterioridad. Las primeras misiones en el Atlántico fueron desfavorables para los británicos, que sufrieron algunos reveses, ya fuera a causa de siniestros marítimos ya por la aviación germana. El 8 de octubre de 1939, una formación naval alemana, al mando del almirante Hermann Boehm, zarpó para efectuar una incursión hacia la costa noruega. Estaba compuesta por el crucero de combate **Scharnhorst**, por el ligero **Köln** y por 9 cazatorpederos. Sin embargo, tras haber recibido la noticia de que la flota británica había abandonado sus bases para interceptar la división alemana, el almirante Hermann Boehm, valorando de forma correcta la disparidad de fuerzas, regresó al Báltico. A su vez, la «Home Fleet», carente ya del objetivo de su salida al mar, volvió a Loch Ewe, en la costa occidental escocesa, mientras que el viejo acorazado **Royal Oak**, que debía vigilar el paso entre las islas **Orkney** y Shetland, fue desviado a Scapa Flow. En esta base, durante la noche del 14 de octubre, el sumergible **U 47**, mandado por el teniente de navío Günther Prien, forzando la entrada, consiguió aproximarse a la nave fondeada y alcanzó con dos torpedos el **Royal Oak**, que se hundió casi de inmediato, con la pérdida de 786 hombres de la tripulación. Esta empresa suscitó gran estusiasmo en Alemania, en donde el mismo Hitler la juzgó como una especie de justa venganza por el sacrificio a cuyo encuentro había ido la «Hochseeflotte» del almirante Von Reuter en junio de 1919.

A raíz del armisticio de 1918, la Flota de Altamar Germana, al mando del almirante Von Reuter, fue internada en las aguas de la base británica de Scapa Flow. Cuando las negociaciones del tratado de paz pusieron de manifiesto la voluntad por parte de los vencedores de repartirse la flota alemana, para incorporar los barcos a las propias fuerzas navales o para desguazarlos, las mismas tripulaciones alemanas prefirieron hundir las unidades.

Al margen de la habilidad y el arrojo en las acciones, el resultado práctico fue bastante modesto, ya que el **Royal Oak** era un viejo buque de importancia bélica muy secundaria.

Mientras tanto, el almirante Raeder, con su estado mayor, empezaba a llevar a la práctica importantes planes oceánicos. Fueron destinados a esta operación las pocas naves que aún tenía a su disposición la flota alemana: los cruceros de batalla **Scharnhorst** y **Gneisenau**, los acorazados de bolsillo **Deutschland** (más tarde **Lützow**) y **Admiral Scheer** y los cruceros pesados **Admiral Hipper** y **Blücher**.

Los acorazados **Bismarck** y **Tirpitz** y el crucero pesado **Prinz Eugen** se encontraban en avanzada fase de alistamiento. El acorazado de bolsillo **Admiral Graf**



Adolf Hitler saluda al teniente de navío Günther Prien, comandante del sumergible U 47*. En la noche del 14 de octubre de 1939, tras forzar la entrada de la base británica de Scapa Flow, el* U 47 *se acercó y alcanzó con dos torpedos al* Royal Oak*, que desapareció con los 786 hombres de la tripulación. Abajo: el* U 47 *y el crucero de batalla* Scharnhorst*, dos protagonistas de las operaciones navales alemanas de la Segunda Guerra Mundial*

Spee ya se dedicaba a la guerra de corso en el Atlántico centro-meridional.

El Río de la Plata

El almirante Raeder había dispuesto que se dirigiesen al Atlántico, ya desde el 21 de agosto de 1939, los acorazados de bolsillo **Deutschland** y **Admiral Graf Spee.** El empleo de estas unidades no fue contemporáneo con el ataque a Polonia, aun cuando se encontraban en el mar desde aquella fecha, por una orden precisa de Hitler, que prohibía inferir ofensas significativas a los anglofranceses, convencido de que, tras haber eliminado rápidamente a Polonia, sería posible efectuar enseguida negociaciones para llegar a un acuerdo con el Reino Unido y Francia.

Así, pues, el visto bueno a las operaciones de los dos corsarios fue pospuesto para finales de setiembre.

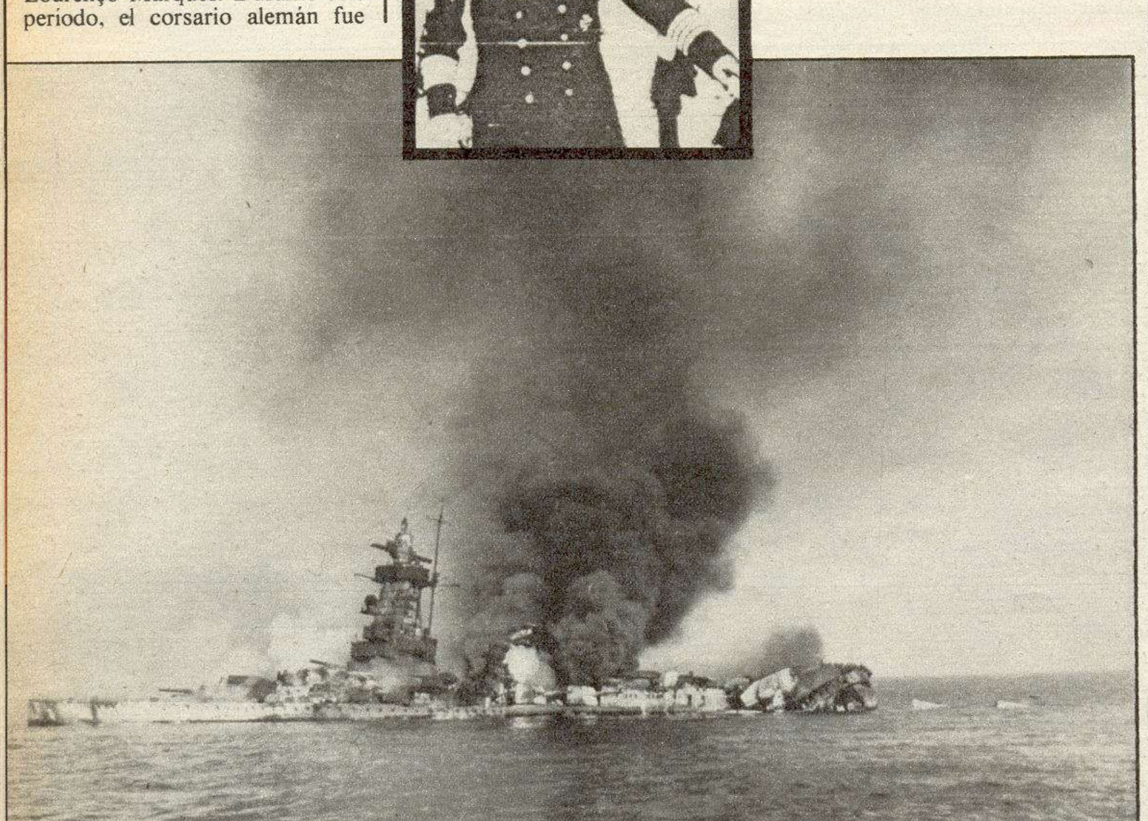
La actividad del **Deutschland,** cuyo teatro de operaciones era el Atlántico Norte, fue casi insignificante en cuanto que la unidad alemana sólo hundió dos barcos, el **Stonegate** y el **Lorentz W. Hansen,** con un total de 6.902 t. de arqueo bruto, de suerte que el 1 de noviembre recibió la orden de regresar a la patria, a donde llegó el 15 del mismo mes. La singladura del **Admiral Graf Spee,** destinado a operar al sur del Ecuador, fue en cambio mucho más provechosa: entre el 30 de setiembre y el 15 de noviembre de 1939, hundió seis buques en la zona comprendida entre Pernambuco, la isla de Santa Elena y Lourenço Marques. Durante este periodo, el corsario alemán fue inalcanzable en virtud de una serie de causas, tales como los frecuentes camuflajes (falsas torres y superestructuras, cambios de nombre, etc.), efectuados de forma que engañaban al enemigo acerca de su verdadera identidad, y el hecho de que las tripulaciones de los barcos mercantes capturados, en caso de no ser hechas prisioneras, empleaban cierto tiempo antes de llegar a un puerto e informar desde éste al Almirantazgo. Los resultados estratégicos fueron mucho más importantes debido a que los británicos se vieron obligados a apartar del Mar del Norte un considerable contingente de las propias fuerzas navales que de todos modos, conviene subrayarlo, siempre presentaban un neto margen de ventaja respecto a la Marina alemana.

El Almirantazgo de Londres creó dos divisiones navales para la búsqueda y destrucción de los corsarios: la primera, al mando del comodoro Henry Harwood y formada por los cruceros pesados **Cumberland** y **Exeter** y por los cruceros ligeros **Ajax** y **Achilles,** tenía que vigilar el mar frente a las costas de la América meridional; la segunda, integrada por los cruceros pesados **Sussex** y **Shropshire,** recibió la misión de patrullar la ruta de El Cabo y el Océano Indico. Fue de decisiva importancia la creación de formaciones navales que, según las necesidades, pudiesen intervenir en auxilio de ambas divisiones británicas. Fueron enviados a Freetown el crucero de batalla **Renown** y el portaaviones **Ark Royal,** mientras que en Dakar tuvo su base una formación mixta anglofrancesa que contaba con el acorazado francés **Strasbourg,** con los cruceros **Dupleix** y **Algerie** y con el portaaviones británico **Hermes.**

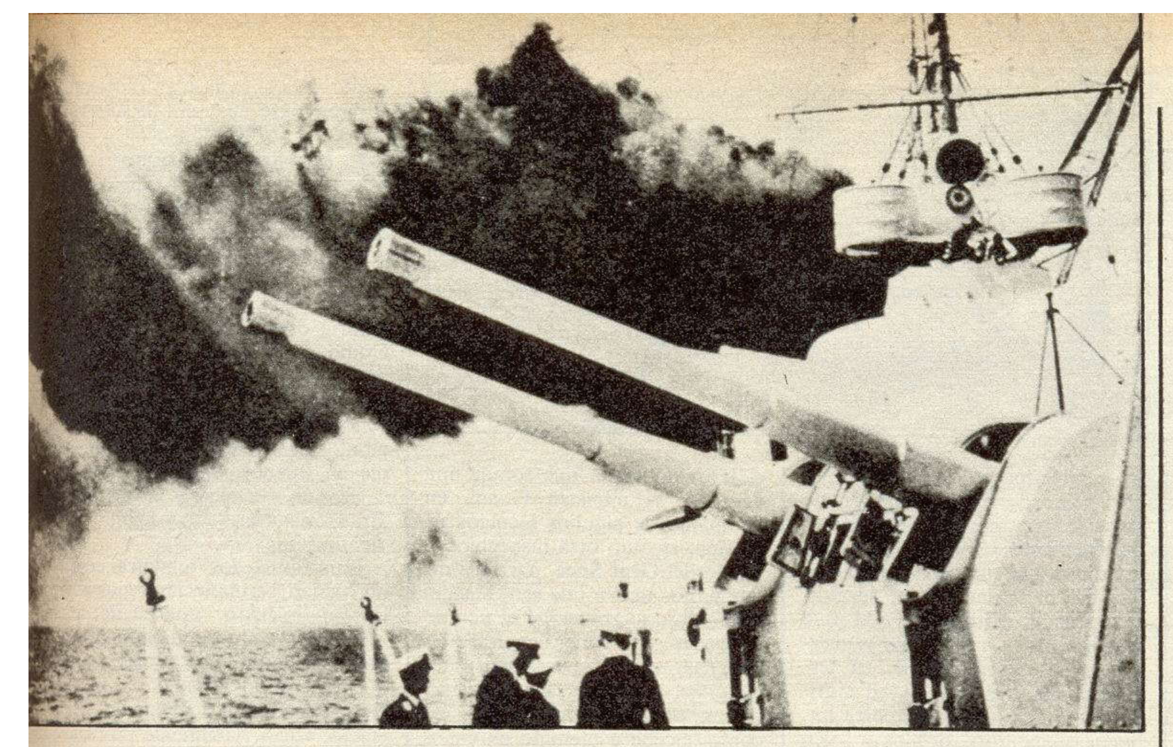
La última víctima del **Graf Spee,** frente a Lourenço Marques, había sido el pequeño buque cisterna **Africa Shell,** cuya tripulación, abandonada en una lancha de remos, en cuanto llegó a tierra informó que el acorazado alemán se dirigía hacia el Océano Indico. El comandante del **Graf Spee,** capitán de navío Hans Langsdorff, había pensado sin embargo volver hacia la isla de Santa Elena y, tras haberse abastecido de combustible de la nave auxiliar **Altmark,** hundió otros dos mercantes, el **Tairoa** y el **Doric Star,** que lograron transmitir por radio el ataque de que eran objeto, al tiempo que indicaban su posición. A continuación, Langsdorff decidió dirigirse hacia la costa sudamericana, en donde tendría ocasión de hostigar el considerable tráfico mercante del sector, y antes de lo cual se apuntó una nueva víctima el 7 de diciembre, el mercante **Streonshahl.** Entretanto, el comodoro Harwood, una vez informado del ataque sufrido por el **Tairoa** y el **Doric Star,** estructuró la hipótesis de una situación que, acto seguido, describió del siguiente modo: «... Estimé que, a una velocidad de navegación de 15 nudos, el corsario probablemente alcanzaría el área focal de Río de Janeiro en la madrugada del 12 de diciembre, la del Río de la Plata en las primeras horas de la tarde del mismo día o en la madrugada del 13, y las islas Falkland el 14. Decidí que el Río de la Plata, con el gran número de naves y el considerable comercio de grano y carne, constituía el objetivo prioritario que teníamos que defender...».

Planteado correctamente el problema estratégico, Harwood se halló ante la necesidad de resolver la situación táctica: en efecto, era preciso tener en cuenta las piezas de artillería de 280 mm. del **Graf Spee,** muy superiores a las de 203 y 152 mm. de la división británica que, por añadidura, no contaba con el **Cumberland** y sus 8 piezas de 203 mm., ya que este barco se había dirigido a las Falkland para ser reparado, aunque estaba preparado para zarpar a la menor alarma. El comandante británico escribió al respecto: «... el 12 de diciembre a mediodía, di estas instrucciones a los buques que estaban bajo mi mando. Este era mi plan para tres cruceros contra un acorazado de bolsillo: atacar inmediatamente, tanto de día como de noche. Durante el día, actuar en dos grupos: el **Ajax** y el **Achilles** juntos, y el **Exeter** por su cuenta, para atacar de costado. El primer grupo concentrará sus disparos. Por la noche, las naves mantendrán una posición de con-

El comandante del acorazado de bolsillo Admiral Graf Spee, *capitán de navío Hans Langsdorff.*



El Graf Spee *salta por los aires. Es el 17 de diciembre de 1939. El barco que, después de la batalla del Río de la Plata, había recibido hospitalidad durante 72 horas en el puerto de Montevideo fue obligado a salir tras haber desembarcado a los heridos y haber reparado los daños menores. Fuera de las aguas territoriales del Uruguay le esperaban las naves británicas, pero Hitler había ordenado el autohundimiento del acorazado. Algunos días más tarde Langsdorff se suicidó*



El crucero británico **Ajax**, *que junto con el* **Exeter**, *consiguió presentar batalla al* **Graf Spee** *en el Río de la Plata, al que obligaron a buscar refugio en el puerto neutral de Montevideo. La persecución del acorazado de bolsillo por parte de los cruceros británicos duró toda la noche del 14 de diciembre de 1939*

serva, observando una formación en abanico».

El encuentro tuvo lugar al alba del 13 de diciembre frente a las costas del Río de la Plata. Es probable que Langsdorff pensase al principio que tenía que vérselas con barcos mercantes y sólo en el último momento se diese cuenta de que se hallaba ante unos cruceros que, si bien claramente inferiores a su nave, no por ello dejaban de representar un adversario peligroso. Su decisión de atacar fue un error, aunque valorado como tal a posteriori, porque las instrucciones que había recibido le prohibían comprometerse con unidades de guerra, sobre todo por las dificultades para reparar posibles desperfectos. Langsdorff cometió además otro error, el de efectuar el combate contra el flanco, con el resultado de que la suma de la velocidad del **Admiral Graf Spee** y de los barcos británicos redujo de forma considerable el período de tiempo en que los alemanes podían aprovechar el mayor alcance de su artillería.

Es probable que la maniobra más conveniente hubiese sido la de estar al acecho, ya que la superioridad británica en cuestión de velocidad (5 nudos) no habría disminuido el período crítico en que los barcos de Harwood, imposibilitados para reaccionar, se habrían encontrado sometidos al fuego alemán.

El **Graf Spee** abrió fuego a las 06.17 contra el **Exeter** que, dos minutos después, entraba también en acción con su artillería, mientras que el **Ajax** y el **Achilles** se preparaban para atacar al enemigo de flanco.

El **Exeter** fue alcanzado por los disparos alemanes, hasta el punto que le fueron unitilizadas, salvo una, todas las torres del calibre principal, el puente de mando y los órganos de gobierno. Sin embargo, el crucero dio prueba de la

El **Ajax** *entra en el puerto de Plymouth después de la batalla del Río de la Plata, acogido por las aclamaciones de la multitud*

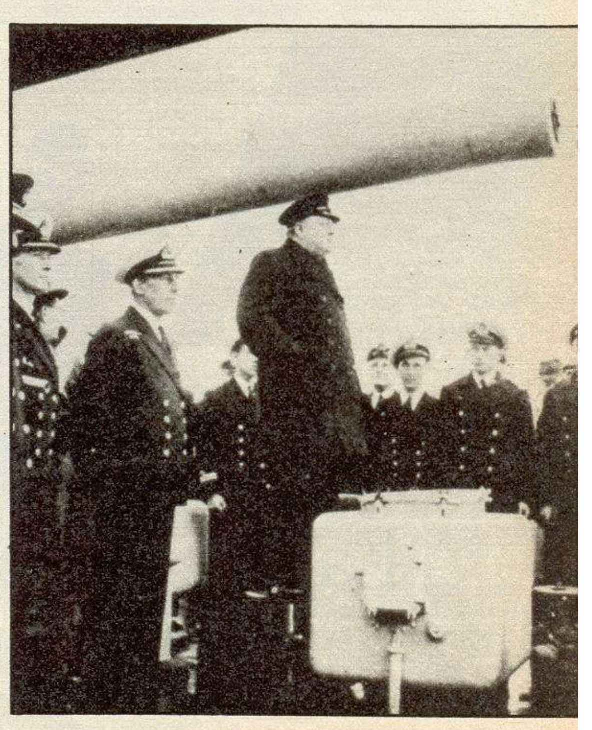
tradicional eficacia de las tripulaciones de la «Royal Navy» y continuó los disparos causándole algunos desperfectos al **Graf Spee**; daños que, si bien no disminuyeron su capacidad combativa, fueron en detrimento de la eficacia general de la unidad alemana (pañol y enfermería inutilizados). Entre tanto, el **Ajax** y el **Achilles** atacaron con perfecto sincronismo e impidieron que el **Graf Spee** infligiese el golpe de gracia al **Exeter**; no obstante, tuvieron que alejarse ligeramente cuando el **Ajax** fue dañado por el fuego alemán.

Langsdorff comprendió en ese momento el error al que se había dejado arrastrar —que implicaba además un notable consumo de municiones, sin posibilidad de reponerlas, y las reservas de víveres gravemente deterioradas—, por lo que viró hacia el oeste, cubriéndose con una cortina de humo. Sin embargo, los dos cruceros de Harwood no abandonaron su presa, pues se habían dado cuenta de que el adversario trataba de buscar un puerto neutral en donde refugiarse. La persecución duró toda la noche: a las 05.00 de la madrugada del 14 de diciembre, el **Graf Spee** entraba en el puerto uruguayo de Montevideo.

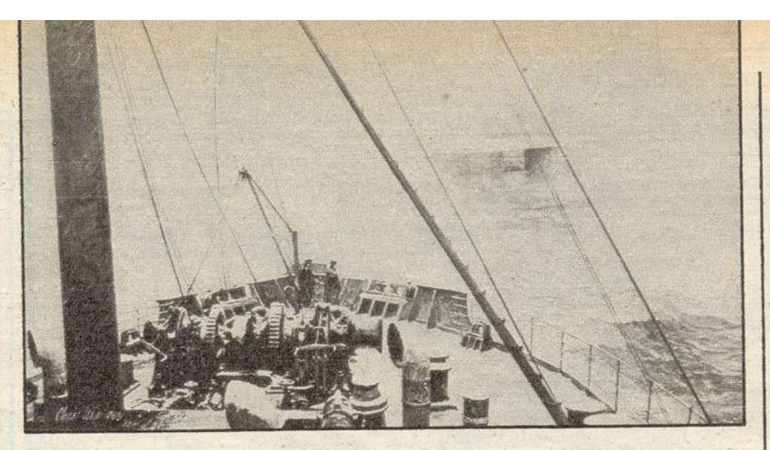
La llegada del acorazado alemán provocó serias dificultades al Gobierno de Uruguay, que se encontró apresado en el engranaje de un acontecimiento que rebasaba su posición de neutral y sus posibilidades político-diplomáticas. En efecto, la cuestión residía en el modo de aplicar la Convención de La Haya y en particular dos artículos que reglamentaban la estancia de naves beligerantes en puertos neutrales. El primer artículo, el 12, establecía que una nave beligerante no podía detenerse en un puerto neutral más de veinticuatro horas; el segundo, e artículo 17, contemplaba que, si e barco había sido dañado, su presencia podría prolongarse hast que se hubiesen efectuado las reparaciones más urgentes. De ell se derivaron dos exigencias diplomáticas opuestas: Francia y e Reino Unido, como es lógico, pedían una rigurosa aplicación de artículo 12, mientras que Alemania ponía todo su interés en que s le diese prioridad al artículo 17. A esta enmarañada situación diplomática, vino a añadirse la disparidad de opiniones en el sen del mismo Gobierno uruguayo en donde el presidente de l República, Baldomir, era favorable a la causa de los aliados y, e cambio, el ministro de Asunto Exteriores de Montevideo, Alberto Guani, hijo de italianos, tendía a la solución germana.

Cuando el **Graf Spee** hubo acabado las maniobras de atraque subieron inmediatamente a bord el ministro Guani y el embajado alemán Langmann, para observa de cerca la situación. Muy pront se llegó a un acuerdo respecto a desembarco de los marineros heridos, pero no sucedió lo mism cuando Langmann y Langsdorff precisamente en virtud del artí

Winston Churchill, primer Lord del Almirantazgo habla a la tripulación del **Exeter**, *tras su regreso a la patria después de la batalla contra el* **Graf Spee**.



En medio de la niebla del extremo Atlántico meridional, un crucero corsario alemán, camuflado de mercante sueco, se reúne con un buque de aprovisionamiento, puntual a la cita secreta. Gran parte del éxito de la guerra de corso se debió a la organización de apoyo logístico, con naves nodriza que operaban desde puertos neutrales o que se hallaban destacadas en adecuados puntos del océano

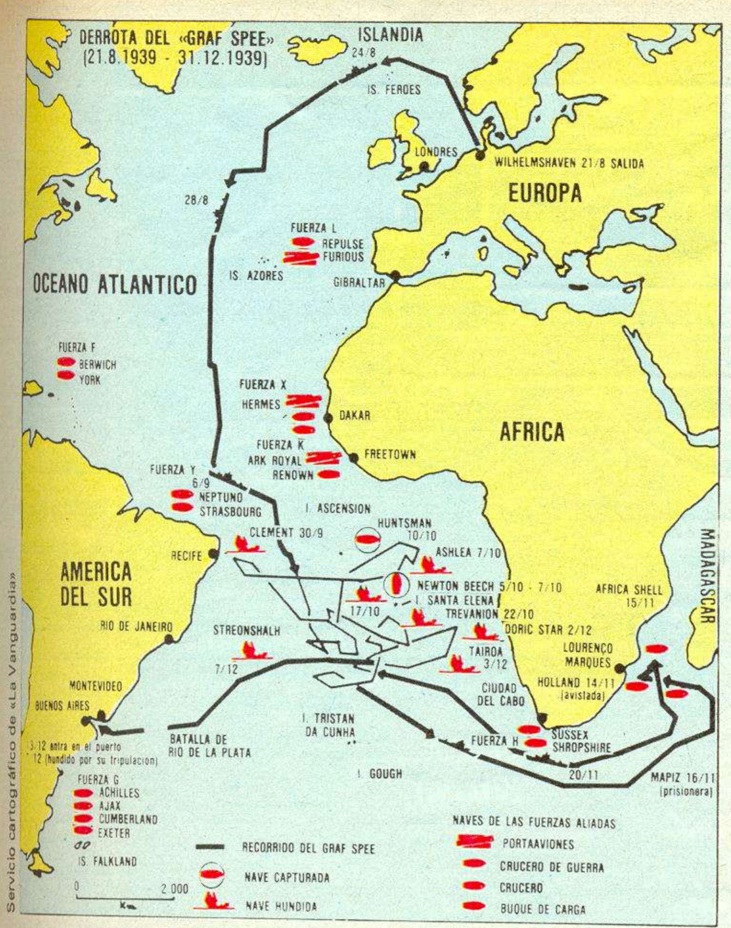


culo 17, pidieron al menos dos semanas de tiempo para reparar los desperfectos, siempre que el Gobierno de Montevideo concediese los medios y hombres necesarios. Los embajadores de Gran Bretaña y Francia, Eugène Millington y François Gentil, se apresuraron a tomar las medidas contrarias: dos notas diplomáticas idénticas fueron enviadas al Gobierno de Montevideo, a fin de que al buque alemán no se le concediese más tiempo de las veinticuatro horas establecidas. Si al cumplirse ese plazo el **Graf Spee** no había abandonado el puerto, la nave tendría que ser confiscada y la tripulación internada.

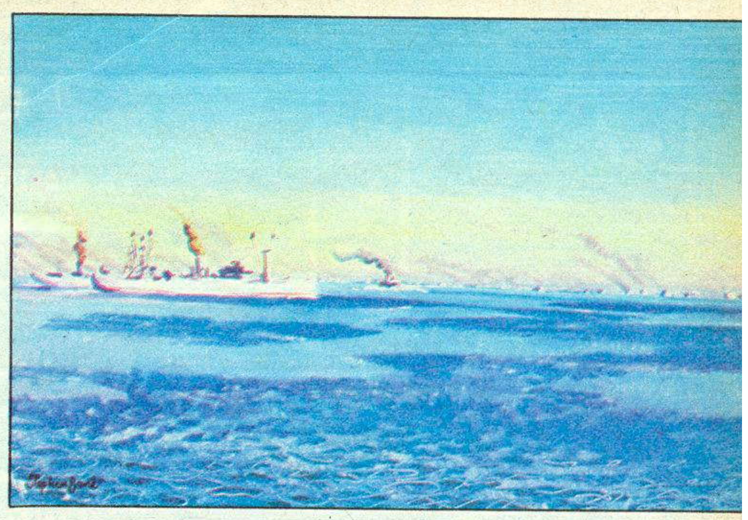
Así, pues, la situación se fue complicando cada vez más porque, como es natural, las dos partes perseguían objetivos diametralmente opuestos. El único hecho positivo fue la liberación de unos sesenta marineros británicos, pertenecientes a los mercantes hundidos, que fueron desembarcados del barco alemán. Fue conmovedor el abrazo general que «prisioneros» y «carceleros» se intercambiaron en el muelle, en testimonio de una hermandad marinera que ni siquiera la guerra había conseguido doblegar. En cuanto al aspecto de la relación de fuerzas, si el **Graf Spee** había sufrido algunos daños, no por eso habían quedado indemnes los barcos británicos. El **Exeter**, alcanzado gravemente, bogaba a duras penas hacia las islas Falkland; el **Ajax**, también con desperfectos, y el **Achilles** aguardaban el desarrollo de los acontecimientos fuera de las aguas territoriales. Puesto que el Uruguay tenía que tomar una decisión, el ministro Guani, en compañía de algunos técnicos de marina, efectuó otra inspección a bordo del **Graf Spee**, para definir qué daños tenían que ser considerados como «graves» y el tiempo necesario para poder llevar a cabo las reparaciones. Las discusiones entre los miembros del Gobierno fueron encendidas y al final, tal como sucede a menudo en casos similares, la decisión del presidente de la República, Baldomir, fue salomónica, a la vez que ambigua: el **Graf Spee** podía permanecer en Montevideo el tiempo necesario que le permitiese hacerse a la mar en condiciones de seguridad para la tripulación. Esto, sin embargo, prescindiendo de los desperfectos en las centrales de tiro, cocinas y enfermería, respecto a los cuales el Gobierno uruguayo se abstenía de intervenir.

El Ministerio de Asuntos Exteriores comunicó a la Embajada alemana que al **Graf Spee** le habían sido concedidas setenta y dos horas para proceder a las reparaciones más urgentes, pero que, al vencer este plazo, la unidad tendría que abandonar el puerto. Como es obvio, los alemanes no se sintieron satisfechos con esta respuesta, y ni siquiera la intervención extraordinaria de dos invitados de la Embajada de Alemania en Buenos Aires —el capitán de fragata Nichuhk y el ingeniero Frankenhausen— consiguió variar la situación.

Entretanto, los anglofranceses no habían permanecido ociosos y habían iniciado, aparte de los oportunos trámites diplomáticos, una especie de guerra psicológica que repercutió sin lugar a dudas en las intenciones alemanas. En efecto, voces hábilmente propaladas hicieron que se tomara en consideración la posibilidad de que, cuando se hiciese a la mar, el Graf Spee encontraría fuerzas muy superiores, entre las cuales el crucero de combate **Renown**, el portaaviones **Ark Royal** y el acorazado francés **Dunkerque**. Hipótesis —la de la presencia de fuerzas superiores—, que le fue confirmada a Langsdorff por la



Recorrido del crucero efectuado por el Graf Spee *entre agosto y diciembre de 1939, durante el cual hundió seis buques en la zona comprendida entre Pernambuco, la isla de Santa Elena y Lourenço Marques*



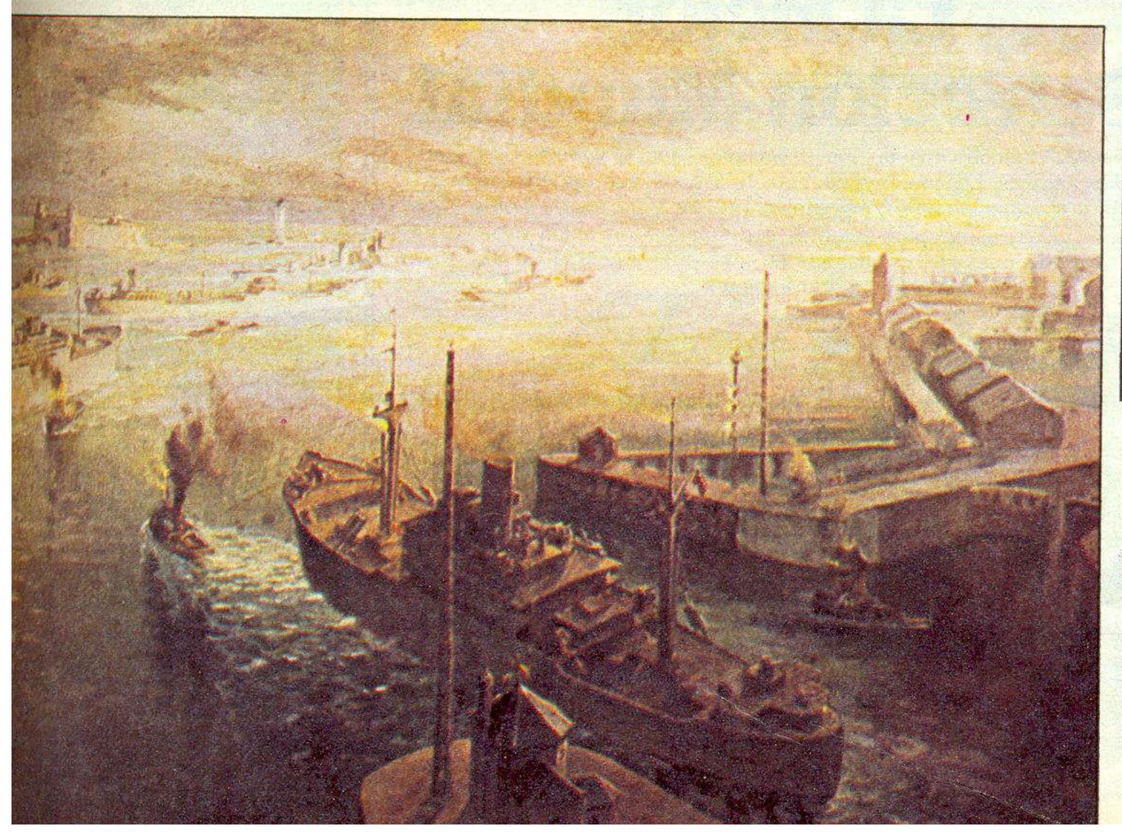
Un convoy se dispone a emprender la ruta del Atlántico Entre los años 1939 y 1945, el Atlántico fue teatro de la mayor batalla submarina y antisumergible de la historia La clave de la victoria estaba en la derrota de los U-Boote alemanes, cuya actividad amenazaba con estrangular el tráfico aliado. (Londres, Imperical War Museum)

llegada del crucero pesado británico **Cumberland** que, en un tiempo récord, se había presentado desde las Falkland.

El comandante del acorazado alemán, que conocía bien la zona por haber prestado servicio en ella como oficial de la Marina mercante, tenía la intención de aprovechar la presencia del mercante alemán **Tacoma** en el puerto de Montevideo para intentar escapar del acecho británico. En efecto, si ese buque hubiese zarpado durante la noche, podría crear cierta inseguridad entre las naves enemigas y, quizá, permitiría al **Graf Spee** intentan alcanzar mar abierto y alejarse así del cerco británico. Pero llegaron órdenes muy distintas desde Berlín y directamente del Führer, en quien evidentemente la presión psicológica había causado cierto efecto. Hitler fue categórico: el **Admiral Graf Spee** tenía que proceder a su propio hundimiento en las aguas neutrales uruguayas, porque no podía pensarse en absoluto que una unidad de la «Kriegsmarine» fuese echada a pique por la artillería de los barcos británicos. Según las órdenes, la tripulación sería trasbordada a dos remolcadores ofrecidos por la República Argentina y transportada a Buenos Aires.

El 17 de diciembre, una hora antes de que venciese el plazo fijado por las autoridades locales, el **Graf Spee** salió del puerto seguido del **Tacoma.** A las 20.00 horas, ante una enorme multitud que asistía atemorizada a la conclusión del drama, el buque alemán saltó por los aires. La tripulación había sido embarcada en los remolcadores argentinos **Coloso** y **Gigante** y en la lancha guardacosta **Chiriguana** que pusieron rumbo a Buenos Aires.

Tres días más tarde, la Embajada alemana en Argentina comunicaba que el comandante Langsdorff se había suicidado. En realidad, Langsdorff habría deseado caer en el combate o, al menos, hundirse con el propio barco, pero las órdenes de Hitler no se lo permitieron. Así terminó un drama que había cautivado a millones de personas en todas las partes del mundo. Aun cuando había obedecido las órdenes recibidas y, por consiguiente, sin nada que reprocharse, Langsdorff se quitó la vida después de dejar escritas estas líneas: «Sólo mi muerte puede probar que las fuerzas combatientes del Tercer Reich están dispuestas a perecer por el honor de su bandera. Sólo me incumbe a mí la responsabilidad del hundimiento del acorazado de bolsillo **Admiral Graf Spee.** Me siento feliz de dar la vida para evitar que el descrédito pueda caer sobre nuestra bandera. Afrontaré mi destino



Salida de un convoy para la travesía del Atlántico. De una pintura de John Platt. Durante un largo período, el tráfico aliado, además de la escolta normal antisubmarina, tenía que ser protegido por unidades mayores de combate debido a la amenaza que representaban los buques alemanes.

A bordo de una corbeta británica se regulan las cargas de profundidad. La técnica aliada cuidó mucho el perfeccionamiento de las armas antisom y de los aparatos de localización submarina



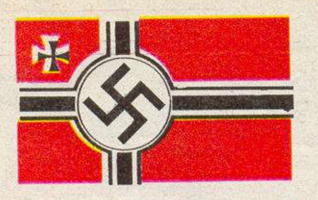


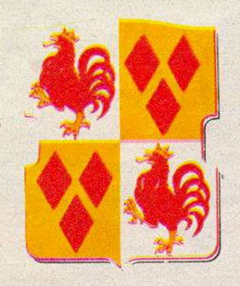
Arriba: salvamento de náufragos en el océano Atlántico por un cazatorpederos, de un cuadro de Richard Eurich; (Londres, Imperial War Museum). A la derecha: náufragos de un vapor aliado son socorridos por el submarino que los ha torpedeado. Fueron frecuentes los episodios de este tipo, por lo menos en las primeras fases de la batalla del Atlántico

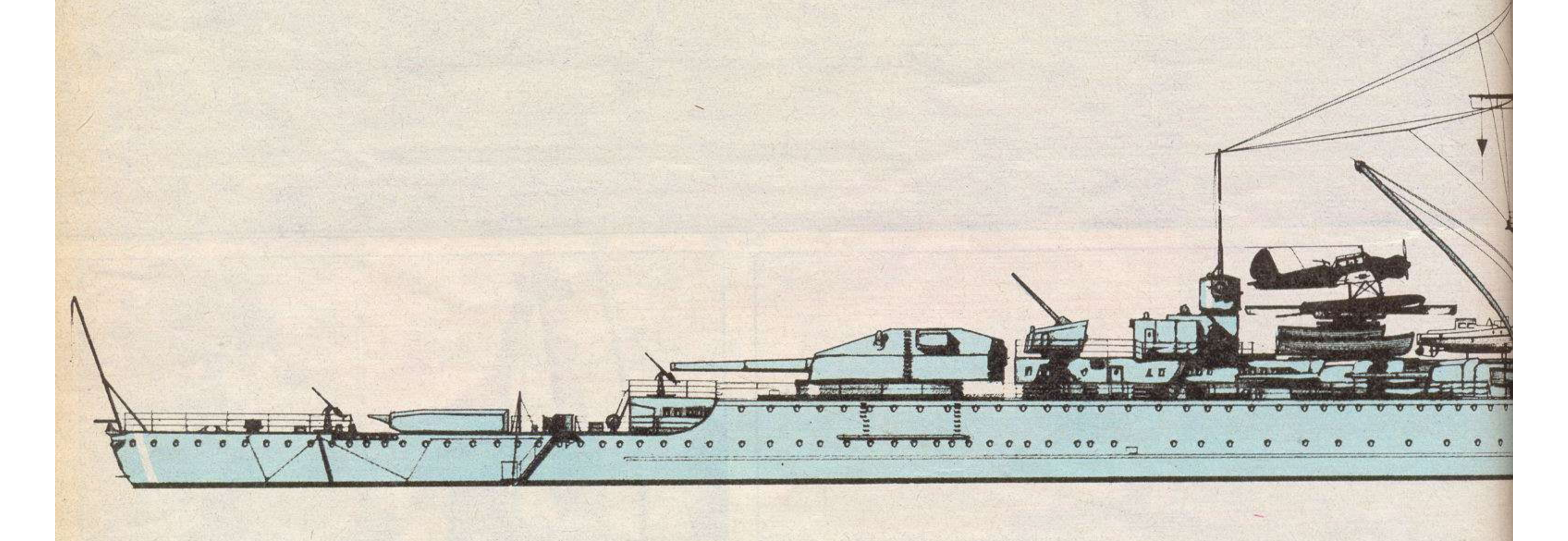
ADMIRAL GRAF SPEE (1939) - Marina alemana

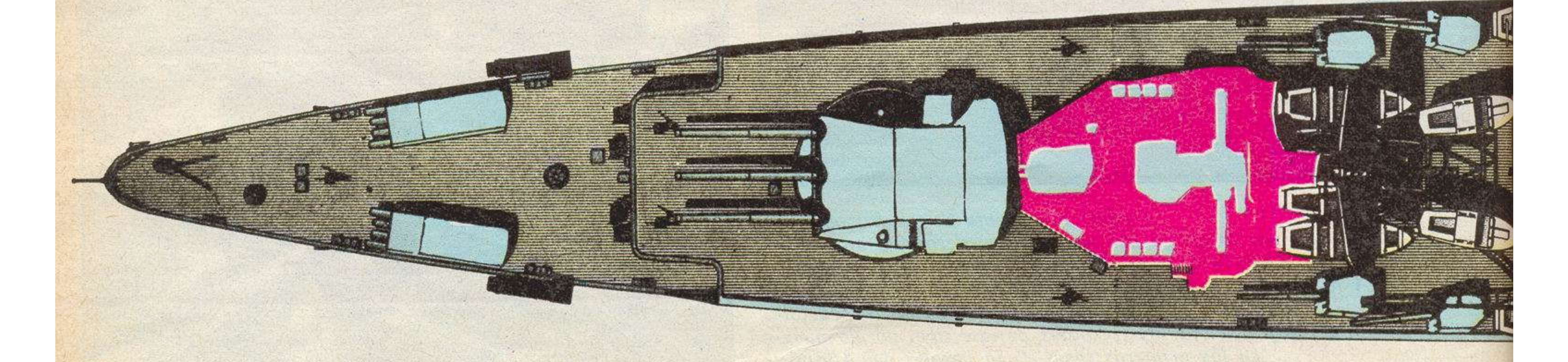
Acorazado «de bolsillo»

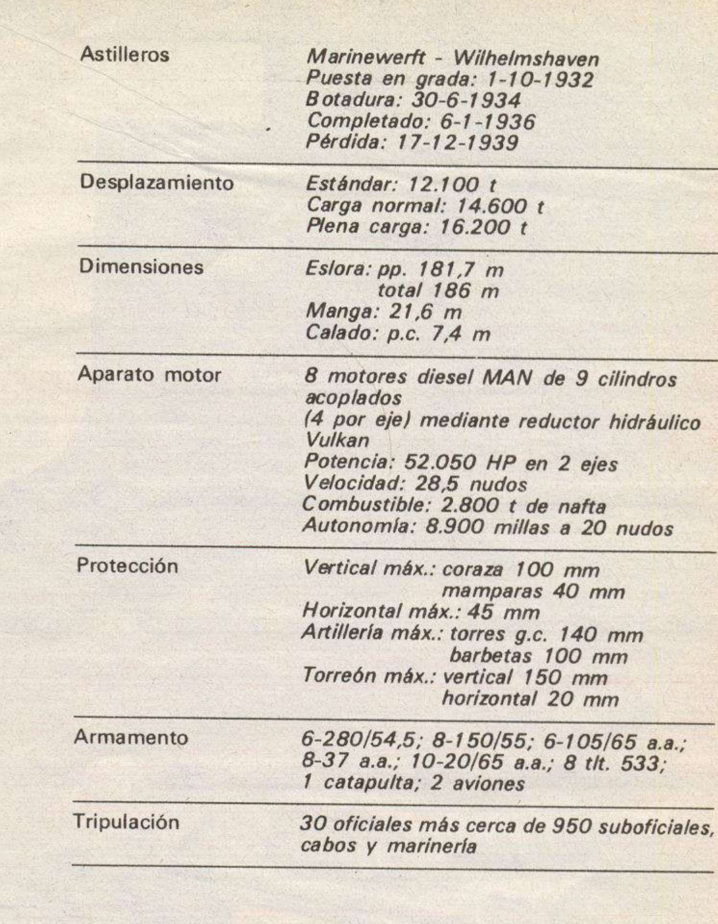
A la misma clase pertenecían las unidades *Deutschland* (después *Lützow*) y *Admiral Scheer.*



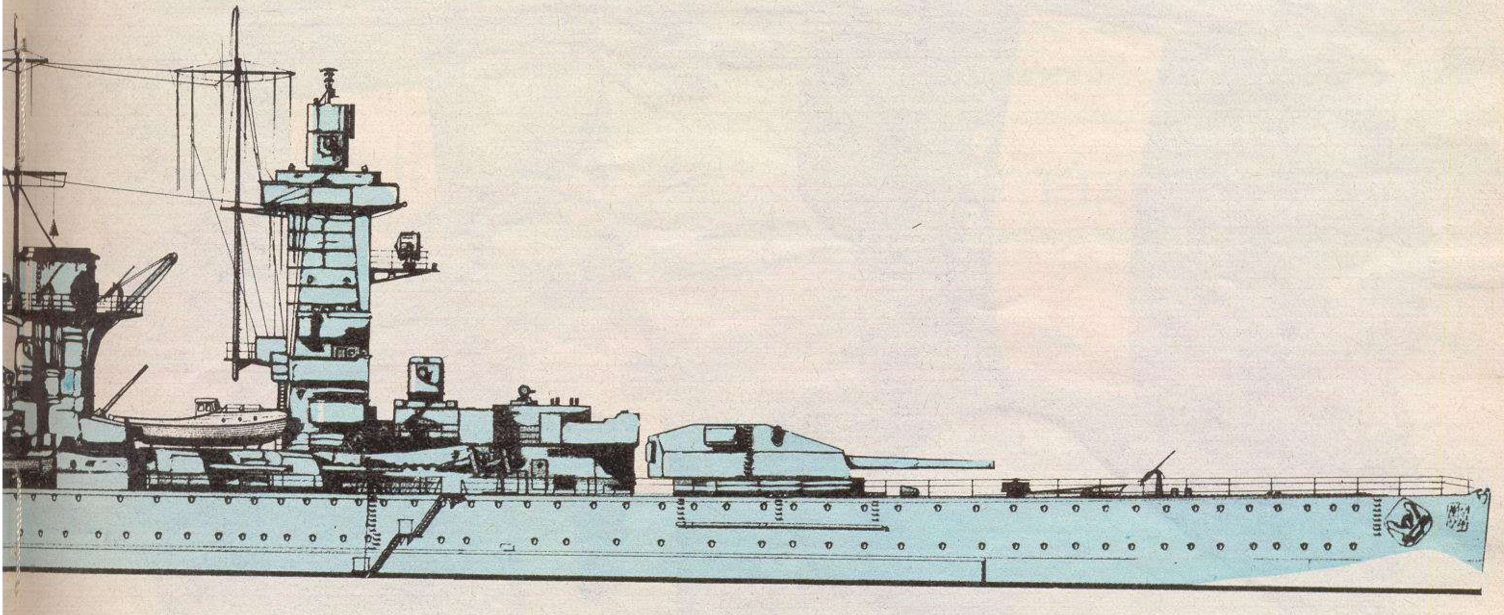


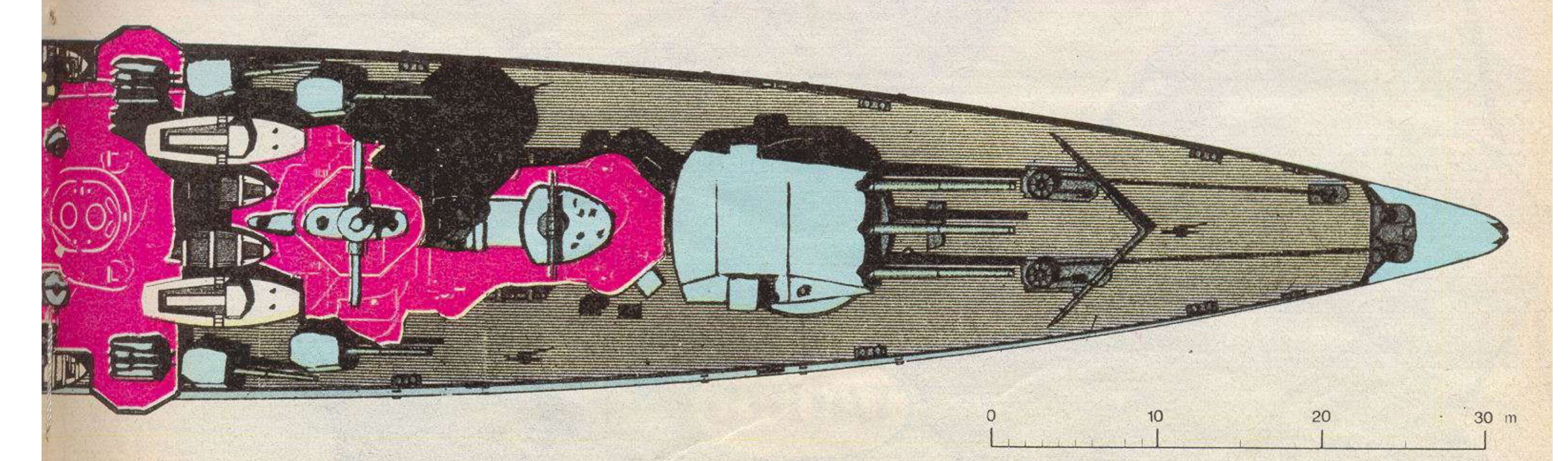






Astilleros	*Marinewerft - Wilhelmshaven* *Puesta en grada: 1-10-1932* *Botadura: 30-6-1934* *Completado: 6-1-1936* *Pérdida: 17-12-1939*
Desplazamiento	*Estándar: 12.100 t* *Carga normal: 14.600 t* *Plena carga: 16.200 t*
Dimensiones	*Eslora: pp. 181,7 m* *total 186 m* *Manga: 21,6 m* *Calado: p.c. 7,4 m*
Aparato motor	*8 motores diesel MAN de 9 cilindros acoplados* *(4 por eje) mediante reductor hidráulico Vulkan* *Potencia: 52.050 HP en 2 ejes* *Velocidad: 28,5 nudos* *Combustible: 2.800 t de nafta* *Autonomía: 8.900 millas a 20 nudos*
Protección	*Vertical máx.: coraza 100 mm* *mamparas 40 mm* *Horizontal máx.: 45 mm* *Artillería máx.: torres g.c. 140 mm* *barbetas 100 mm* *Torreón máx.: vertical 150 mm* *horizontal 20 mm*
Armamento	*6-280/54,5; 8-150/55; 6-105/65 a.a.; 8-37 a.a.; 10-20/65 a.a.; 8 tlt. 533; 1 catapulta; 2 aviones*
Tripulación	*30 oficiales más cerca de 950 suboficiales, cabos y marinería*





con fe plena en la causa de la Nación y de mi Führer».

Winston Churchill escribió en el libro de sus memorias: «La acción naval frente a las costas del Río de la Plata causó gran alegría a la nación británica y acrecentó nuestro prestigio en el mundo».

Los U-Boote y la batalla del Atlántico

El 19 de septiembre de 1939, el almirante Dönitz, creador de los U-Boote del Tercer Reich, asumía el cargo de comandante en jefe de los sumergibles: **Befelshaber der U-Boote (BdU),** para dirigir, durante la guerra, esa arma casi perfecta, que él mismo había puesto a punto desde 1935.

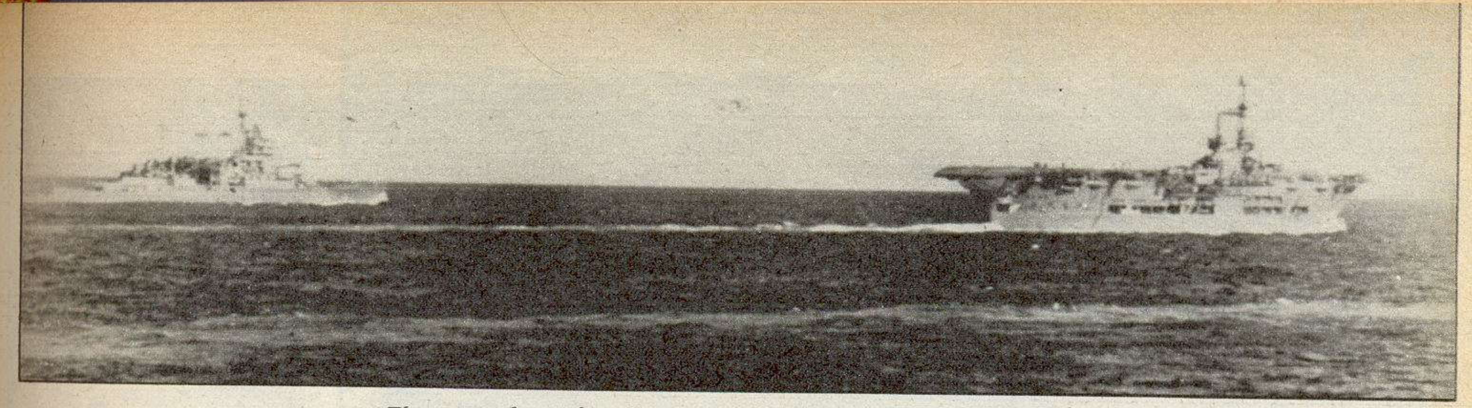
La historia comenzó el 1 de octubre de 1933 cuando fue creada en Kiel-Wik la Escuela de Defensa Antisubmarina. Por el Tratado de Paz de Versalles de 1919, Alemania no estaba autorizada a poseer sumergibles, pero, sin embargo, tenía el deber y el derecho a defenderse de ellos... Con el comienzo de esta actividad, empezaron también frecuentes viajes de personas que salían de esa escuela y que se dirigían a Finlandia. Algunos meses más tarde, esos «técnicos» entregaban a la Marina finlandesa el primero de una serie de sumergibles que estaban construyendo y experimentando en el puerto de Abö. Mientras tanto, en las instalaciones de los astilleros Deutschen Werke y Germaniawerft, de Kiel, se levantaron misteriosos cobertizos estrechamente vigilados.

El 16 de marzo de 1935, Alemania denunció el Tratado de Versalles; en junio se estipuló el acuerdo naval anglogermano, y el día 29, el primer sumergible de la nueva flota submarina alemana salía de los talleres de Kiel para proceder a su armamento, seguido al cabo de catorce días de otras cinco unidades. Durante esos mismos días, el comandante en jefe de la Marina, almirante Raeder, convocó a una reunión al comandante del crucero **Emden,** el entonces capitán de fragata Karl Dönitz, que acababa de regresar de un crucero, y le confió el mando de la primera flotilla de sumergibles de la nueva «Kriegsmarine». El 27 de septiembre de 1935 fue construida oficialmente la primera flotilla «Weddingen» de U-Boote, formada por tres embarcaciones y la nave auxiliar **Saar.**

Dönitz ya había combatido en los sumergibles de 1914-18 y por consiguiente contaba con una valiosa experiencia. Empezó a elaborar su propia doctrina sobre el empleo estratégico del arma submarina, tras analizar los resultados conseguidos en la gran campaña submarina alemana de 1917.



Cartel de propaganda para la captura del U-570, *gracias a la acción de un avión* Hudson, *utilizado en la lucha antisubmarina, perteneciente al comando costero de la R.A.F.*



El crucero de combate Renown *y el portaaviones* Ark Royal, *durante una misión de patrullaje y búsqueda de unidades navales de superf·cie alemanas en el Atlántico*

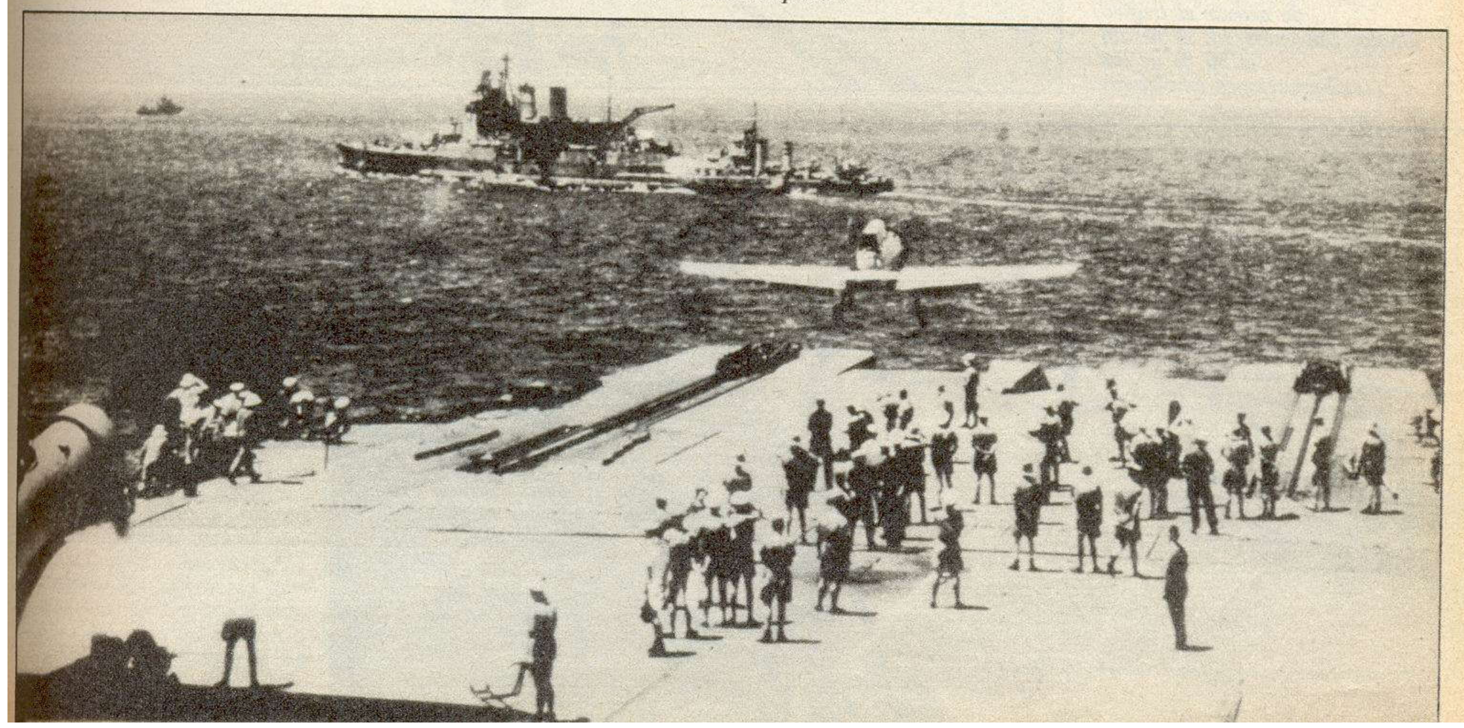
que casi condujo a Gran Bretaña al borde del colapso, y mediante el desarrollo de las doctrinas del teórico de la guerra submarina, almirante Bauer. Al contrario que Raeder, Dönitz intuyó los objetivos finales de la política de Hitler y se dispuso a estudiar el problema de la utililización de los sumergibles ante la perspectiva de una nueva gran guerra mundial, en la que Alemania estaría obligada a resistir en los océanos a las Marinas más poderosas. Por consiguiente, Alemania tenía que aprovechar todas las posibilidades que le ofrecía el medio submarino. Para lograr los máximos resultados de las posibilidades de las unidades submarinas, era necesario establecer un objetivo de carácter general y, de éste, derivar los demás elementos, tales como tácticas de utilización, número, tipo y características técnicas de las embarcaciones. El objetivo prioritario en el empleo estratégico de los sumergibles fue fijado por Dönitz en la destrucción del tonelaje mercante adversario, y en medida tal que éste superase el que los astilleros adversarios fuesen capaces de construir. De este modo, una nación como la Gran Bretaña, que necesitaba importar grandes cantidades de provisiones y materias primas para la continuación de una guerra y para la propia supervivencia de su país, sucumbiría irremediablemente.

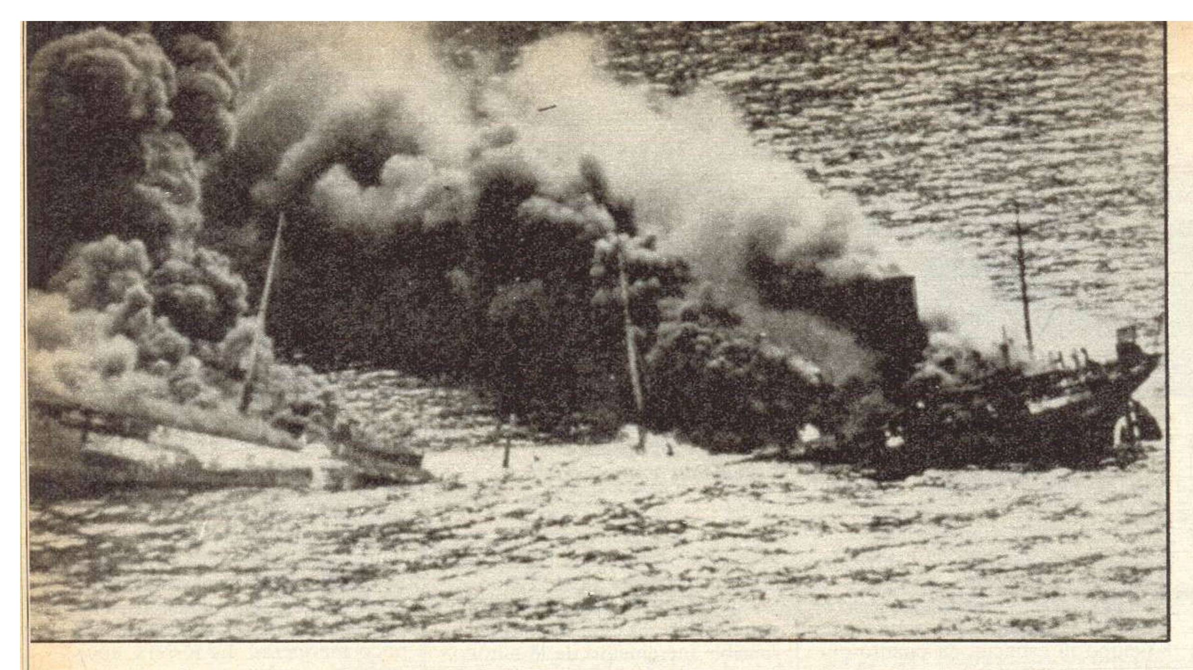
Una vez definida la estrategia, era preciso poner a punto el medio operativo capaz de realizar dicha estrategia sin límites de tiempo ni espacio, en cuanto que la guerra submarina se llevaba a cabo en cualquier área marítima y sin límites operativos. En 1934, Hitler, en el poder desde hacía años, ya había aprobado un programa de construcción de sumergibles, articulado en cinco tipos fundamentales de embarcaciones oceánicas y costeras. Todos estos tipos, excepto uno, fueron construidos durante los años anteriores a la guerra con una mejora progresiva del prototipo. En el comienzo del conflicto, ya había 57 embarcaciones listas y, de éstas, 27 eran de altura, de los tipos I A, VII A, VII B y IX. Las treinta restantes eran del tipo costero. Todos los proyectos procedían de la Marina, realizados por dieciséis empresas privadas, y se caracterizaban por la gran robustez de sus estructuras.

Las maniobras efectuadas en tiempo de paz, realizadas con gran realismo, habían aconsejado utilizar parte del doble fondo de los sumergibles como depósitos de combustible, lo cual permitiría un sensible incremento de la autonomía. Los motores —diesel para la navegación de superficie y eléctricos para la inmersión—, se revelaron como muy silenciosos, de suerte que hacían muy difícil la localización al tiempo que un eficiente conjunto de baterías de acumuladores permitía relativos períodos largos de inmersión. La experiencia aconsejaba además no utilizar los motores al máximo régimen, salvo en breves arranques de velocidad, con lo que se obtenían largas duraciones y gran fiabilidad. También las características evolutivas y marineras parecían óptimas, sobre todo por la rapidez en la inmersión, que se aproximaba al medio minuto, incluso en sumergibles de desplazamiento medio. Además, un eficaz sistema de lanzamiento de torpedos sin burbujas de aire impedía que la posición del sumergible pudiese ser detectada a simple vista. El único defecto, imputable sólo a las grandes embarcaciones del tipo IX, era la escasa habitabilidad debida a las dimensiones más bien exiguas de los cascos. Sus formas hidrodinámicas estaban muy cuidadas, aunque presentasen formas externas poco marineras. La torreta, cuyo espacio estaba bien utilizado, tenía dimensiones reducidas, que hacían difícil su avistamiento diurno y casi imposible el nocturno. Este conjunto de características era muy idóneo para aplicar las tácticas elaboradas por Dönitz y su estado mayor.

El concepto táctico fundamental procedía de la experiencia del primer conflicto mundial que había demostrado que, para obtener triunfos contra el tráfico de convoyes mercantes, era necesario aplicar el principio de la búsqueda móvil del blanco. Si se tienen en consideración las bajas velocidades submarinas, las limitadas autonomías proporcionadas por los acumuladores y el exiguo horizonte visual que permitía la observación con el periscopio, un submarino sumergido y al acecho se encontraba en condiciones casi de inmovilidad y ceguera. A continuación, el sumergible tendría que efectuar la búsqueda del blanco navegando en superficie, moviéndose a la máxima velocidad, con

A la caza de naves alemanas en el Atlántico meridional: cazabombarderos Blackburn «Skua» despegan del portaaviones Ark Royal, *mientras el crucero* Renown *abastece a un cazatorpedero*

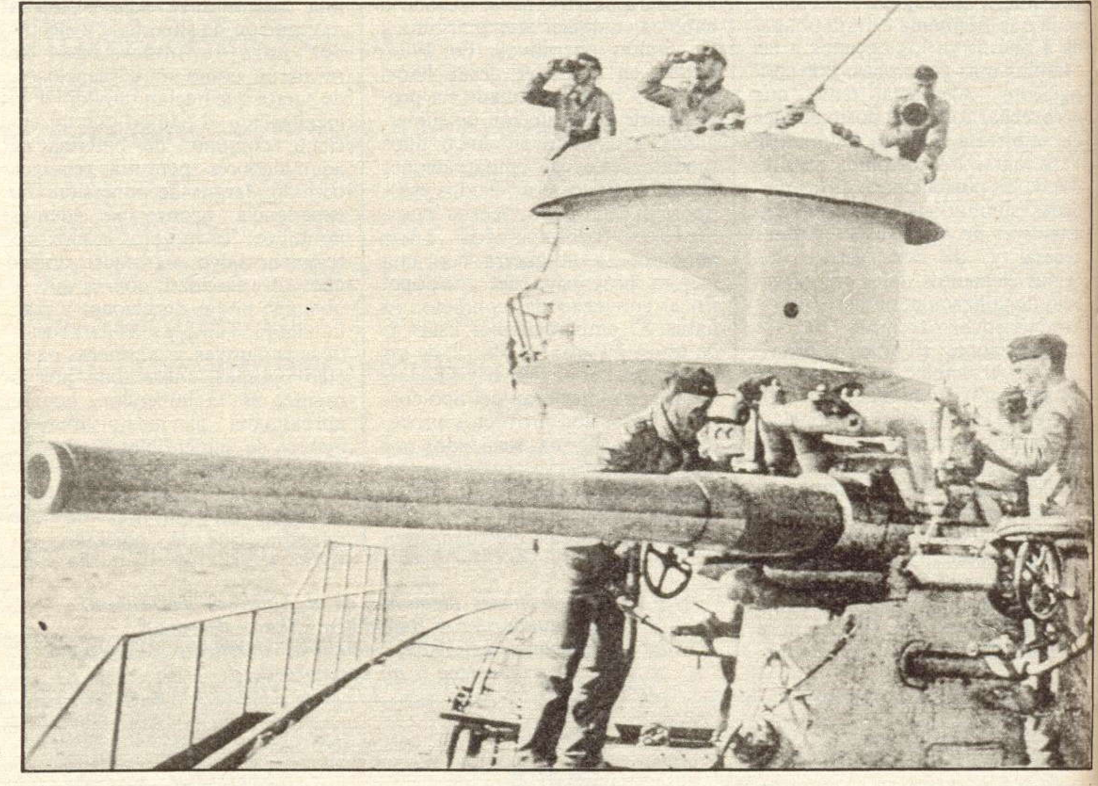






El almirante Eric Raeder (a la izquierda), y el almirante Karl Dönitz. Mientras que Raeder era partidario de las operaciones de superficie, Dönitz creía sobre todo en la eficacia de la ofensiva total de los submarinos

Alcanzado por los torpedos de un U-Boot, un buque cisterna británico, incendiado y partido en dos, se hunde en el Atlántico



Un U-Boot en superficie se prepara para responder a barcos y aviones adversarios que se aproximan. En el último año de la guerra, los submarinos alemanes navegaron también por el Mediterráneo en un intento de acosar el tráfico aliado. Sin embargo, se perdió el 30 % de las embarcaciones empleadas



Los marineros del regimiento «San Marco» rinden honores al submarino Leonardo da Vinci, *que regresa a la base* Betasom *de Burdeos el 31 de octubre de 1940*

mayor autonomía y más posibilidades de poder avistar, porque los vigías situados en la torreta se encontraban a mayor altura, sobre el nivel del mar que la permitida por el periscopio.

Además, breves inmersiones permitirían utilizar los hidrófonos para detectar a grandes distancias el ruido de las hélices de sus presas. Fue breve el paso de la idea de la búsqueda móvil del blanco a la del ataque con torpedos. Puesto que se disponía de embarcaciones veloces y maniobreras, de reducidas dimensiones y poco voluminosas que disminuían la posibilidad de avistamiento por parte del adversario, una vez descubierto el objetivo, habría sido mucho más sencillo, rápido y eficaz, atacar en la superficie y retirarse a continuación, sin tener que proceder a la compleja operación del lento ataque en inmersión. Dicha maniobra obligaba al sumergible a situarse a proa del convoy enemigo, esperar el paso de las naves, lanzar los torpedos y soportar acto seguido la reacción de los barcos de escolta enemigos, ya que prácticamente los sumergibles estaban inmóviles. Además, a causa de la escasa velocidad de éstos en inmersión, habría bastado un rápido viraje del convoy para que el submarino se viese en la imposibilidad de atacar. La premisa para el éxito de la táctica de superficie se basaba, sin embargo, en el ataque simultáneo de varias unidades submarinas contra los distintos flancos de un convoy, de modo que desorientase y debilitase las posibilidades de reacción de las unidades de escolta. Para poder aplicar a gran escala estos criterios de ataque masivo, que más tarde adoptaría el sugestivo nombre de «táctica de las manadas de lobos» (**Rudeltaktik**), Dönitz calculó y solicitó que era necesaria la construcción de 400 U-Boote, pero en el famoso «Plan Z» de Raeder, sólo hubo lugar para 249. En el momento de estallar la guerra, sólo estaban preparados 57 buques.

La táctica de las manadas de lobos exigía la utilización de grupos numerosos de sumergibles, hasta 40 o 50 unidades, que atacaban el convoy por todos los lados, para retirarse a continuación pero sin dejar de perseguirlo y repitiendo los asaltos hasta su aniquilación completa. Los ataques deberían llevarse a cabo durante la noche, desde la superficie y a la máxima velocidad posible. Los sumergibles tenían que infiltrarse entre las columnas de las naves del convoy eludiendo la vigilancia de los buques de escolta, y deberían sumergirse sólo si eran descubiertos y atacados por estos últimos, en caso de que no hubiese la posibilidad de huir permaneciendo en la superficie. La simultaneidad de numerosas unidades en el ataque era fundamental para confundir y desorientar a la escolta que, para atacar a un sumergible, abandonaba su puesto con lo que facilitaba el acercamiento al blanco de los otros U-Boote. Al alba, los sumergibles deberían retirarse, sin dejar de seguir a distancia el convoy, sumergirse a la primera señal de peligro y reanudar los ataques en la noche sucesiva.

Sin embargo, en el estudio de esta táctica no se había tenido en cuenta el componente aéreo que muy bien podría formar parte de la escolta del tráfico, factor que, como así fue en realidad, limitó considerablemente las maniobras de los sumergibles, sobre todo en las fases de concentración y persecución. Además, no se había pensado en las dificultades que se podían presentar por el uso intenso de los radiolocalizadores (radar) de los aviones y de los buques de escolta con el fin de descubrir y dar caza a los sumergibles emergidos. Por otra parte, es justificable que estos factores no fuesen tenidos en consideración por Dönitz; en la época de la puesta a punto de la **Rudeltaktik**, los aviones no tenían aún autonomía suficiente para operar a gran distancia de la costa, y todavía no se había desarrollado el concepto de los portaaviones de escolta, a la vez que apenas estaban en sus comienzos los sistemas electrónicos de radiolocalización instalados en los buques. La táctica de las «manadas de lobos» exigía además un altísimo nivel de adiestramiento y un riguroso método de coordinación de las acciones por parte de un mando central con el que los sumergibles tenían que estar en contacto por radio para así ser dirigidos en todo momento. Estas comunicaciones continuas por radio constituirían uno de los puntos débiles de la **Rudeltaktik**, ya que se hallaban sometidas a interceptación por parte del adversario y, por consiguiente, permitían la localización de las «manadas» y el descifrado de los mensajes mediante avanzadas instalaciones radiogoniométricas colocadas a bordo de los buques o bien en las estaciones de interceptación situadas en tierra.

El comienzo de la guerra, el 3 de septiembre de 1939, sorprendió a la flota submarina alemana en los primeros momentos de su desarrollo cuantitativo. Dönitz no podía poner en marcha el gran plan estratégico formulado por él en los años precedentes. Los U-Boote, debido a algunas limitaciones que les impusiera Hitler en los primeros momentos, fueron destacados alrededor de la Gran Bretaña y, a las 20.00 horas del 3 de septiembre de 1939, una embarcación del tipo VII, la U 30, al mando del capitán de corbeta Lemp, se apuntó la primera víctima de la guerra submarina del último gran conflicto. Hundió el barco de pasajeros británico **Athenia**. Dicho hundimiento señaló el comienzo de la dura y dramática lucha, que se prolon-

Pérdidas de mercantes aliados por teatros de operaciones

	1939	1940	1941	1942
Atlántico Norte	249.195 (47)	1.805.494 (349)	2.421.700 (496)	5.471.222 (1.006)
Atlántico Sur	49.383 (8)	55.269 (8)	133.916 (29)	464.233 (75)
Aguas británicas	455.953 (165)	1.793.748 (650)	740.293 (350)	214.885 (91)
Otros sectores: Mediterráneo Pacífico Océano Indico	706 (1)	337.130 (52)	1.032.649 (424)	1.640.357 (492)

	1943	1944	1945
Atlántico Norte	1.654.379 (284)	175.013 (31)	122.729 (19)
Atlántico Sur	258.325 (43)	52.841 (9)	10.792 (2)
Aguas británicas	52.484 (25)	277.905 (77)	233.331 (73)
Otros sectores: Mediterráneo Pacífico Océano Indico	1.254.949 (245)	539.870 (88)	71.969 (11)

Las cifras del tonelaje perdido se refieren al tonelaje de arqueo bruto — Las cifras entre () indican el número de barcos hundidos correspondientes al tonelaje expresado.

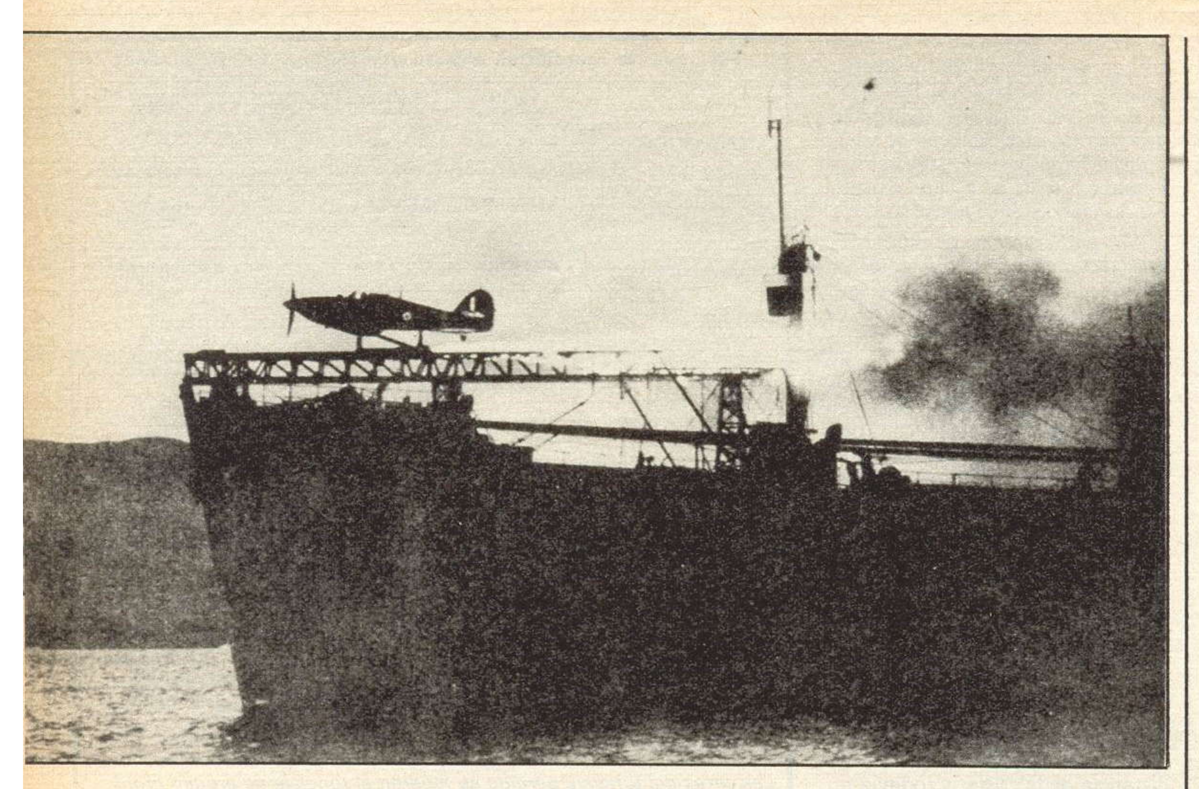
Pérdidas de mercantes aliados y sus causas

	1939	1940	1941	1942
Sumergibles	421.156 (114)	2.186.158 (471)	2.171.754 (432)	6.266.215 (1.160)
Aviones	2.949 (10)	580.074 (192)	1.017.422 (371)	700.020 (146)
Minas	262.542 (78)	509.889 (201)	230.842 (111)	104.588 (51)
Barcos de 1.ª línea	61.337 (15)	96.986 (17)	201.823 (40)	130.461 (31)
Corsarios	—	366.644 (54)	226.527 (44)	194.625 (30)
Causas diversas	7.253 (4)	251.890 (124)	480.190 (301)	394.788 (246)

	1943	1944	1945
Sumergibles	2.586.905 (463)	773.327 (132)	281.716 (56)
Aviones	424.411 (76)	120.656 (19)	44.351 (6)
Minas	108.658 (37)	95.855 (28)	93.663 (28)
Naves de 1.ª línea	—	7.480	—
Corsarios	41.848	—	—
Causas diversas	58.315 (16)	47.951 (25)	19.091 (15)

U-Boote hundidos durante el período 1939-45

Año	
1939	n. 9
1940	n. 23
1941	n. 35
1942	n. 87
1943	n. 242
1944	n. 241
1945	n. 152



Lanzamiento de un Sea Hurricane desde la cubierta de un mercante CAM (Catapult Armed Merchant)



Mercante británico torpedeado por un U-Boot. En el primer semestre del año 1941, los aliados perdieron 392 barcos



Oficiales en el puente de mando de una unidad de escolta británica. El servicio de defensa de tráfico era arriesgado debido a las difíciles condiciones meteorológicas de las rutas septentrionales de los convoyes

garia desde septiembre de 1939 hasta mayo de 1945, y a la que Winston Churchill, el 6 de marzo de 1941, llamó por primera vez **Batalla del Atlántico.** Esta larga y terrible batalla, sin par en ningún momento de la historia, costó a los aliados la pérdida de 2.840 barcos mercantes con más de 14 millones de toneladas de arqueo bruto. A su vez, fueron destruidos cerca de 800 sumergibles de un total de 1.162 armados por la «Kriegsmarine» en el transcurso de la guerra. La batalla del Atlántico ha sido dividida en siete fases, cuyas fechas de inicio y fin corresponden a importantes acontecimientos de carácter estratégico:

I fase: Desde el 3 de septiembre de 1939, comienzo de la guerra y hundimiento del **Athenia,** hasta el 26 de mayo de 1940, ocupación alemana de los puertos atlánticos franceses.

II fase: Desde el 27 de mayo de 1940 hasta el 27 de mayo de 1941, hundimiento del acorazado **Bismarck** y fin de las grandes acciones alemanas con unidades de superficie en el Atlántico.

III fase: Desde el 28 de mayo de 1941 hasta el 7 de diciembre de 1941, con la entrada en la guerra de los Estados Unidos.

IV fase: Desde el 8 de diciembre de 1941 hasta el 8 de noviembre de 1942, desembarco aliado en Africa del Norte.

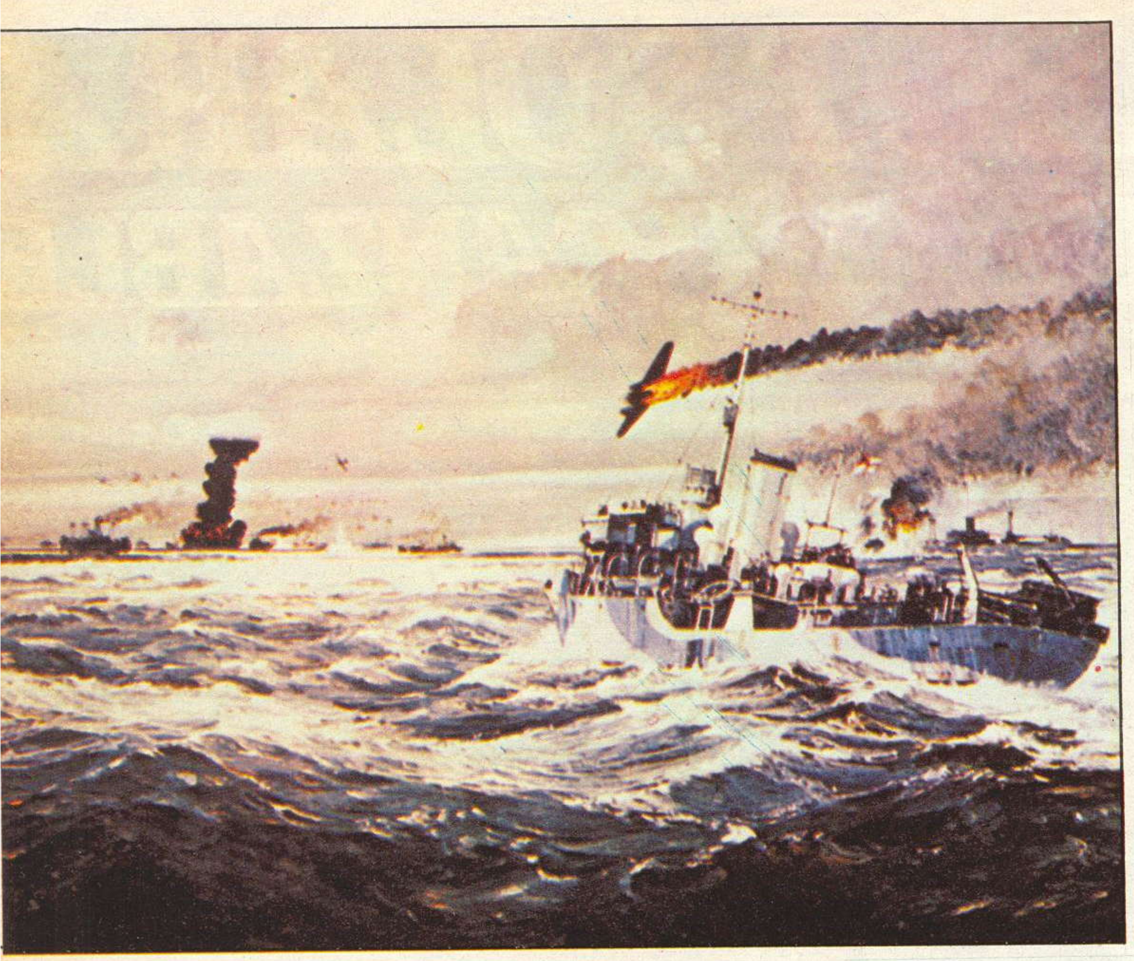
V fase: Desde el 9 de noviembre de 1942 hasta el 8 de mayo de 1943, rendición del Eje en Túnez.

VI fase: Desde el 9 de mayo de 1943 hasta el 6 de junio de 1944, desembarco aliado en Normandía.

VII fase: Desde el 7 de junio de 1944 hasta el 5 de mayo de 1945, fin de la guerra en Europa.

Los primeros meses de la batalla del Atlántico vieron operar a los pocos U-Boote disponibles según normas tradicionales que repetían los esquemas clásicos de la Primera Guerra Mundial. Los submarinos operaban de forma aislada, sobre todo alrededor de las islas británicas y, hasta mayo de 1940, sus éxitos fueron más bien modestos, aun cuando los resultados de cada una de las embarcaciones fuesen bastante elevados. En marzo de 1940, el hundimiento de unidades de la flota aliada se redujo casi a la nada, porque gran parte de los U-Boote fue retirada del Atlántico para ser concentrada en aguas noruegas con ocasión de la invasión alemana de Noruega. En ese mismo período se descubrieron algunos defectos en los torpedos que armaban los U-Boote; defectos que disminuían su eficacia. La eliminación de éstos exigió la retirada de todos los torpedos y la sustitución de los mismos, hecho que contribuyó a limitar los triunfos de los submarinos alemanes en aquel período. Una vez superada la crisis de los torpedos y tras haber cesado las exigencias operativas en Noruega, los sumergibles alemanes reanudaron las operaciones en el Atlántico con una primera operación de apoyo a los puertos franceses del golfo de Gascuña que habían sido ocupados por el Ejército alemán.

Se iniciaba así la segunda fase de la batalla del Atlántico. En el verano de 1940, las embarcaciones germanas que operaban en el Océano aún eran poco numerosas, pero el nivel de los hundimientos aumentó rápidamente en proporción directa al número de U-Boote utilizados que, al final del año, alcanzó la cifra de cerca de 80 unidades. En los últimos días del verano de 1941, antes de que los meses invernales limitasen las posibilidades de acción de los sumergibles a causa de las típicas tempestades del Atlántico septentrional, se verificaron los primeros ataques en superficie contra los convoyes, efectuados por grupos de submarinos según las tácticas estudiadas por Dönitz a su debido tiempo. Este había instalado su cuartel general en Francia, en las proximidades de París, desde donde coordinaba la acción de las unidades navales en el mar, que comunicaban diariamente la propia posición y, siempre por radio, recibían las informaciones e instrucciones pertinentes para entrar en acción. En el descubrimiento de los convoyes colaboraban también los aviones de reconocimiento de amplio radio, con base en Francia. Una vez avistado el convoy por un sumergible o un avión, el BdU de París daba las órdenes necesarias para que el mayor número posible de embarcaciones se reuniesen y lanzasen al ataque. Los resultados, prueba de la validez de las teorías tácticas puestas a punto, no tardaron en llegar; pero, aun siendo considerables, todavía eran demasiado exiguos y

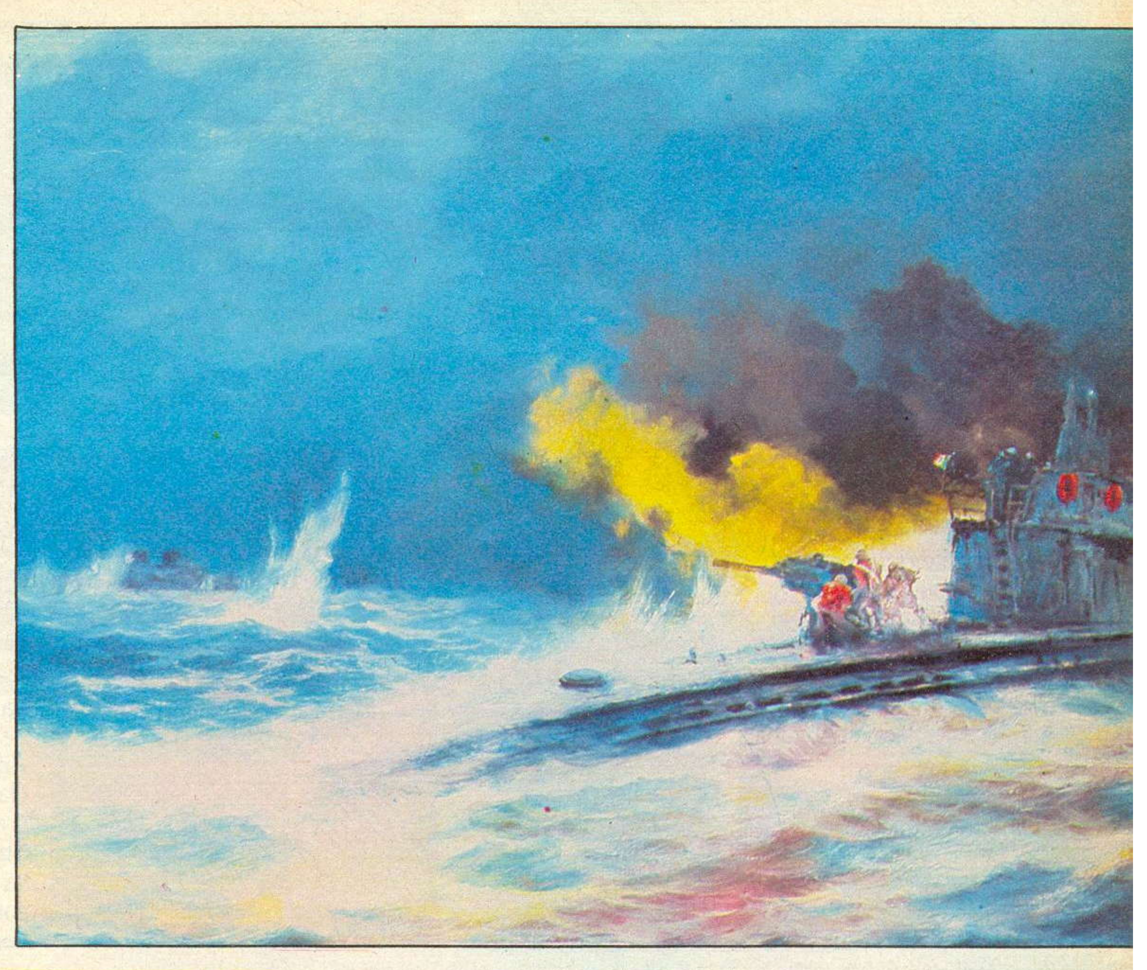


Una corbeta británica del tipo Flower en acción de defensa de un convoy sometido a un ataque aérea y submarino

se resentían del relativamente escaso número de unidades submarinas disponibles para las operaciones en el Atlántico.

La segunda fase de la batalla del Atlántico se caracterizó también por las numerosas incursiones que efectuaron las unidades de superficie alemanas contra el tráfico aliado. Los resultados fueron modestos en cuanto al tonelaje hundido y no influyeron de forma sensible sobre la marcha de las operaciones ofensivas llevadas a cabo por los U-Boote contra la flota mercante adversaria. El resultado de la misión del **Bismarck,** que se resolvió con el hundimiento de este acorazado, en mayo de 1941, puso fin a las operaciones de las grandes unidades alemanas contra el tráfico aliado. La tercera fase se inició con una disponibilidad de embarcaciones sumergibles que superaba el centenar de unidades, a la vez que otras muchas se construían en los astilleros y estaban próximas a entrar en servicio. La mayoría eran sumergibles del tipo VII en las variantes A, B y C, poco diferentes entre si y que operaban prevalentemente en el

Atlántico septentrional. Los barcos del tipo IX, más grandes y con autonomía superior, eran empleados en cambio en el Atlántico central y centro-meridional; sin embargo, su número era inferior al de los tipos VII. Algunas unidades de este último tipo operaron también en el Mediterráneo, en donde obtuvieron buenos resultados contra la escuadra británica. A pesar de los éxitos conseguidos, Dönitz no era partidario de enviar submarinos a teatros de operaciones distintos al del Atlántico, pues consideraba que esto era una inútil merma de fuerzas para el logro del objetivo primario y prioritario de la flota submarina alemana, es decir, la destrucción de las flotas mercantes enemigas.



Un sumergible italiano de Betasom en acción contra un buque adversario. Técnicamente inadecuados para operar juntos a los U-Boote en la parte septentrional del Océano, los submarinos italianos fueron trasladados al Sur, en donde consiguieron algunos éxitos, sobre todo contra el tráfico no escoltado. (Estado Mayor de la Marina italiana)